Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

29 984 **Spoor: vervoer- en beheerplan**

28 642 **Sociale veiligheid openbaar vervoer**

Nr. 656

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG
Vastgesteld op 15 maart 2016

Op woensdag 17 februari 2016 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu in een algemeen overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gesproken over spoor (Kamerstuk 29 984, nr.660). In verband met tijdgebrek is besloten de tweede termijn van dat algemeen overleg Spoor om te zetten in een schriftelijk overleg, zodat de verschillende fracties alsnog in de gelegenheid worden gesteld openstaande en aanvullende vragen en opmerkingen voor te leggen.

De vragen en opmerkingen zijn op 19 februari 2016 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 14 maart 2016 zijn de vragen, voorzien van een inleiding, door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

kst-29984-656
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave **blz.**

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de antwoorden van de Staatssecretaris in de eerste termijn van het algemeen overleg Spoor. Er resteren nog een aantal vragen en open eindjes die deze leden graag in dit schriftelijk overleg voor willen leggen.

De leden van de PVV-fractie zouden de Staatssecretaris nog enkele vragen willen stellen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording van vragen in de eerste termijn van het algemeen overleg Spoor en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben naar aanleiding van het algemeen overleg Spoor nog enkele vragen.

Het lid Houwers dankt de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn van het algemeen overleg Spoor. Op een tweetal punten heeft het lid Houwers een aanvullende vraag.

Extra maatregelen sociale veiligheid

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de Staatssecretaris bereid is om 10 miljoen euro beschikbaar te stellen voor extra maatregelen voor sociale veiligheid. Dit geld wordt met name ingezet voor de uitbreiding van flexibele veiligheidsteams. Klopt het dat deze bijdrage eenmalig is? Recentelijk is er ook een conducteur op een grensoverschrijdende treinverbinding belaagd, evenals buschauffeurs in Amsterdam. Niet alleen NS-personeel, maar ook het personeel van ander openbaar vervoer op grensoverschrijdende verbindingen en in het lokale en regionale openbaar vervoer lijkt niet veilig. Is de Staatssecretaris bereid om de flexibele veiligheidsteams ook in te zetten bij de regionale vervoerders en grensoverschrijdende verbindingen? De leden van de VVD-fractie hebben hier uitgebreide schriftelijke vragen over gesteld. Wanneer kan de Kamer de antwoorden daarop tegemoetzien? De flexibele veiligheidsteams worden, zo begrijpen deze leden, ook ingezet ten behoeve van het stads- en streekvervoer. Kan de Staatssecretaris dit nader toelichten?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is om uitgebreid in te gaan op de brief die regionale vervoerder Connexxion op 16 februari 2016 aan haar heeft verzonden (http://www.bnr.nl/incoming/931839–1602/brief-aan-staatssecretraris-dijksma-inzake-sociale-veiligheid/BINARY/Brief+aan+staatssecretraris+Dijksma+inzake+sociale+veiligheid). Hoe kijkt zij naar de drie voorstellen die daarin gedaan worden? Wie is hiervoor volgens de Staatssecretaris verantwoordelijk, zowel bestuurlijk als financieel?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de precieze juridische basis van de bijdrage van 10 miljoen euro aan NS uiteen kan zetten. Wordt het geld betaald uit hoofde van de positie als concessieverlener voor het hoofdrailnet of uit hoofde van de rol als stelselverantwoordelijke? Kan in dat verband gegarandeerd worden dat geen sprake is van verboden staatssteun aan NS?
De leden van de CDA-fractie menen dat de middelen in de rijksbegroting en de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden betaald door alle burgers en dat het mede daarom niet eerlijk is tegenover burgers in de regio, als zij wel moeten afdragen aan de financiering van veiligheidsmaatregelen ten faveure van NS, maar niet kunnen profiteren van soortgelijke maatregelen voor soortgelijke problemen in hun eigen regio of hun streekbus. Deelt de Staatssecretaris deze mening?
De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris bereid is om vanuit haar stelselverantwoordelijkheid alsnog met de regionale overheden en de streekvervoerders samen in overleg te treden om tot een verdeling van het nu beschikbare budget van 10 miljoen euro te komen of om bovenop dat budget een extra budget voor het streekvervoer en regionaal vervoer beschikbaar te stellen.
De leden van de CDA-fractie vragen of in detail en met cijfers uiteengezet kan worden hoe de maatregelen die vorig jaar in samenspraak met het Ministerie van Veiligheid en Justitie en NS zijn getroffen, uiteindelijk precies bekostigd zijn door NS en door het Rijk.

Vervoerplan NS

De leden van de VVD-fractie constateren dat ten aanzien van boetes bij het niet behalen van prestatie-indicatoren in de vervoersconcessie het volgende is opgenomen: «De geldsom die NS betaalt, zal in samenspraak met de consumentenorganisaties, door de concessieverlener worden bestemd en ingezet worden voor de reizigers op het hoofdrailnet in lijn met de doelen van de Lange Termijn Spooragenda.» De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij een fonds wil oprichten. Wat voegt dit fonds nu in feite toe aan deze werkwijze? Is de Staatssecretaris met deze leden van mening dat de Kamer hier ook inspraak in zou moeten hebben en dat dit geld wellicht ook elders in het openbaar vervoer zou kunnen worden ingezet dan alleen ten behoeve van NS? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat tijdens de eerste termijn van het algemeen overleg discussie ontstond over het wel of niet meetellen van uitgevallen ritten in de prestaties van NS. Zij vragen daarom of nog eens gedetailleerd uiteengezet kan worden voor zowel de dienstverlening op het hoofdrailnet als op de hogesnelheidslijn-zuid (HSL-Zuid), hoe wordt omgegaan met uitgevallen ritten bij bepaling van de beschikbaarheid en punctualiteit van het NS-vervoer en waar uitgevallen ritten wel of niet meetellen in de totale beschikbaarheid. Is de tekst in het rapport van Andersson Elffers Felix (bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 651) wel juist en volledig?
De leden van de CDA-fractie vragen of de staatsecretaris de gedachte deelt dat NS te veel invloed kan hebben op beoordeling van de eigen prestaties. De huidige situatie geeft de NS wellicht de mogelijkheid om te sturen op de momenten waarop de enquêtes worden uitgevoerd. Bovendien wordt gewerkt met gemiddelden, wat ertoe leidt dat lijnen die goed presteren en lijnen die onderpresteren worden uitgemiddeld. Bijgevolg komt de werkelijke prestatie per lijn niet in beeld en kan niet gestuurd worden op verbetering van lijnen die structureel onderpresteren. Door (een deel van de) uitgevallen ritten niet mee te tellen, verbetert de prestatie per definitie. Graag vernemen de leden van deze fractie hierover de visie van de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie zouden graag zien dat nog één keer in detail uitgelegd wordt hoe het mogelijk is dat NS 87 stoelen over het hoofd ziet in zijn eigen treinstellen, bij bepaling van de vraag in hoeverre NS de garanties aan overheid en reiziger is nagekomen. De leden van de CDA-fractie zijn juist vanwege dit incident van mening dat dit nogmaals laat zien dat controle op de prestaties van NS onafhankelijk belegd moet worden. Hoe is die telling en controle op zitplaatsgaranties bij het hoofdrailnet en bij andere treinstellen van NS georganiseerd? Wie doet de telling, wie controleert dat en hoe is de onafhankelijkheid van de controle gewaarborgd? Is ook hier sprake van controle door NS zelf?
De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Staatssecretaris bereid is om, na de discussie in de eerste termijn van het algemeen overleg en de wens die door meerdere partijen is geuit, de punctualiteitscijfers per lijn openbaar te maken, zodat de Kamer kan nagaan hoe de punctualiteit van NS er op detailniveau uitziet.
De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat bij openbaarmaking van de punctualiteitscijfers per lijn en per 2015, een verloop van jaren kan worden opgebouwd op basis waarvan de werking en effectiviteit voor het «three strikes out»-principe conform de motie-De Boer c.s. (Kamerstuk 29984, nr. 541) beter kan worden toegepast. Deelt de Staatssecretaris deze gedachte? Zij vernemen ook graag hoe de prestaties van NS waren in de jaren voor 2015, nu met de motie «three strikes out» pas vanaf 2015 gerekend wordt.
De leden van de CDA-fractie hebben tijdens de eerste termijn vernomen dat er beperkingen zijn voor het langer in gebruik houden van de Mat’64-treinstellen, vanwege onder meer beperkte capaciteit bij het onderhoudsbedrijf van NS en de training van personeel. Daarom vragen zij of door NS of door de Staatssecretaris ook gezocht is naar het beleggen van onderhoud of trainingen bij een andere partij dan de vaste leverancier van NS. Zo nee, waarom niet?

Het lid Houwers constateert dat de Staatssecretaris bij de aanbieding van het maatregelenpakket van NS inzake het materieeltekort uiteenzet welke maatregelen er genomen zijn om het dreigende materieeltekort van de NS in 2016 tegen te gaan. Een maatregel die daarbij niet genoemd wordt, is een aanpassing van de rittarieven. Het gevolg van het materieeltekort, de drukte in de spits, kan namelijk tegengegaan worden door een scherper prijsbeleid te voeren en de prijselasticiteit van het reizen in de spits te bezien. Is de Staatssecretaris bereid om met NS in overleg te treden om te onderzoeken of het huidige verschil in tariefprijs voor reizen in de spits en reizen in de daluren vergroot kan worden om zo de drukte in de spits te verminderen?

Actieplan fietsparkeren bij stations

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat nieuwe innovatieve vormen van mobiliteit ook meegerekend moeten worden in de oplossingen ten aanzien van de berekeningen van de verbeteringen in de deur-tot-deurverbinding. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid? Deze leden verwachten dat hiermee de behoefte aan het aantal fietsenstallingen naar beneden kan worden bijgesteld. De leden van de VVD-fractie zien vooralsnog na 2020 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de aanleg van fietsenstallingen niet als rijksverantwoordelijkheid. Dit was tot op heden kabinetsbeleid. Kan de Staatssecretaris dit bevestigen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Staatssecretaris in gesprek gaat met gemeenten, NS en andere betrokken partijen over het fietsparkeren, om te komen tot afspraken over de invulling van artikel 29 van de hoofdrailnetconcessie. Op welke termijn kunnen deze leden beweging verwachten? De leden van de fractie van de ChristenUnie

dringen erop aan dat er snel landelijke afspraken komen. Deelt de Staatssecretaris de mening dat er een landelijke verdeelsleutel nodig is voor de kosten, zodat gemeenten weten welk aandeel van de kosten van aanleg, beheer, onderhoud en handhaving ten minste wordt bekostigd door NS en andere spoorvervoerders en welk deel ten minste door het Rijk? Er lopen nu over verschillende grote stations onderhandelingen over businesscases die voor de zomer afgerond moeten zijn. Om vertraging in deze projecten te voorkomen is daarom snel helderheid nodig. Verder vragen deze leden ook de toezegging dat de provincies bij de gesprekken worden betrokken.

Het lid Houwers merkt op dat het actieplan erg succesvol is geweest waardoor er nu een financieel tekort is ontstaan om het tekort aan fietsparkeerplaatsen terug te brengen. Er blijft in 2020 nog een tekort aan ongeveer 48.000 fietsparkeerplaatsen bij stations. De Staatssecretaris heeft aangegeven met diverse partners in gesprek te gaan over dit tekort. Kan de Staatssecretaris, zo precies mogelijk, uiteen zetten wat haar aanpak en inzet wordt om dit dreigende tekort tegen te gaan?

HSL-Zuid

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de Staatssecretaris in de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 11) terugkomt op de punctualiteit en het vervoersaanbod op de HSL-Zuid. Zo nee, wanneer komt de Staatssecretaris hier dan op terug?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot de betonrot welke is geconstateerd bij de Betuwelijn en de HSL-Zuid.

De leden van de CDA-fractie hebben een mail van NS ontvangen waarin NS meldt dat er maatregelen worden genomen om de IC-Direct beter te laten rijden. Zo wil NS de uitval in 2016 halveren ten opzichte van 2015. Deze leden vragen of er mogelijkheden zijn om die termijn te versnellen.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen vast dat nog wordt gesproken over het eerdergenoemde rapport van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra, maar dat op korte termijn al een besluit wordt genomen over de Beneluxtrein blijkens de adviesaanvraag die is ingediend bij het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV). De reizigersorganisaties uit zowel Nederland als België hebben duidelijk aangegeven dat het huidige voorstel niet acceptabel is, omdat het te grote gevolgen heeft voor de binnenlandse treinen (schrappen van treinen, ongelijkmatige spreiding over het uur). Bovendien wordt de trein in het voorstel ook nauwelijks sneller dan nu en is deze nog steeds een half uur trager dan de oude Beneluxtrein. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het besluit van de Staatssecretaris nog op tijd komt voor het dienstregelingsvoorstel dat nu voor advies voorligt bij het LOCOV. Deze leden dringen aan op spoedige besluitvorming over een alternatief dat wel snel is, oftewel een reserverings- en toeslagvrije Beneluxtrein die ook tussen Schiphol en Rotterdam over de HSL-Zuid gaat rijden en niet meer langs vliegveld Zaventem. Den Haag kan hierbij worden ontsloten met een cross-platformoverstap in Rotterdam of door dagelijks enkele treinen Den Haag te laten bedienen als eindpunt in plaats van Amsterdam. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer op zijn vroegst een snelle Beneluxtrein kan rijden die in Nederland over de HSL-Zuid rijdt en wanneer de Staatssecretaris en de vervoerders uiterlijk moeten beslissen om deze ingangsdatum te kunnen halen.

Tussen Dordrecht en Breda moet wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie een intercity blijven rijden. Een pendel van eenmaal per uur die NS nu onderzoekt, lijkt deze leden onvoldoende aantrekkelijk voor de reiziger. Het is wel aantrekkelijk als bestaande intercitytreinen vanuit Den Haag of Utrecht via Rotterdam en Dordrecht worden doorgetrokken naar Breda, zodat nieuwe rechtstreekse verbindingen ontstaan en extra reizigers worden getrokken op de hele corridor Rotterdam-Breda. Is de Staatssecretaris bereid dergelijke varianten te onderzoeken? Wat is de stand van zaken van de gesprekken en komt er nog op tijd een besluit, zodat een vloeiende overgang mogelijk is bij de start van dienstregeling 2017 als de bestaande intercity's worden verplaatst naar de HSL-Zuid?

Overig

De leden van de VVD-fractie willen graag weten wanneer de Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop en het tijdstip waarop de taakstelling uit 2011 inzake het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt uitgevoerd en gehaald. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar maatregelen die een besparing kunnen opleveren, zoals een verhoging van de voltage op het elektriciteitsnet naar 3.000 volt waardoor inverdieneffecten ontstaan door energiebesparing, snelheidswinst en daarmee capaciteitswinst? Zo nee, waarom niet?
De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de bewoners in Oost-Nederland zo snel mogelijk duidelijkheid moeten krijgen over de maatregelen om geluidhinder door treinen tegen te gaan. Wanneer kunnen de bewoners in Oost-Nederland maatregelen tegemoet zien uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot het Theemswegtracé en de geluidwerende maatregelen die hier noodzakelijk en gewenst zijn.

De leden van de CDA-fractie hebben uit mediaberichten van donderdag 18 februari 2016 opgemaakt dat de nieuwe strategie van NS al klaar is en zelfs al sinds december 2015, nagenoeg of volledig, klaar zou zijn. Zij vragen daarom of dat laatste juist is en of de nieuwe strategie per ommegaande aan de Kamer toegestuurd kan worden. Daarbij is het ook van belang om te vernemen of de Staatssecretaris tijdens het algemeen overleg Spoor reeds op de hoogte was van deze informatie.
De leden van de CDA-fractie vragen tot slot aandacht voor de wijze waarop reisinformatie nu belegd is bij NS en de gevolgen die dat heeft voor de regionale vervoerders en de reisinformatie voor hun reizigers. Daarover bestaan nog steeds misverstanden. Zijn de afspraken nu helder en worden ze nagekomen?

II Reactie van de Staatssecretaris

Inleiding

Hierbij zend ik u de antwoorden op de vragen die verschillende fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu in het kader van een schriftelijk overleg hebben gesteld n.a.v. het AO Spoor van 17 februari 2016. Onderstaande beantwoording is volgens de structuur en volgorde van de vragen vanuit uw Kamer, met toevoeging van een extra blok over het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), waarbij ik specifiek in ga op de geluidsanering in Oost Nederland. Daarmee kom ik mijn toezegging na om schriftelijk terug te komen op de vragen van lid van Tongeren over gevelisolatie in Rheden.

Extra maatregelen sociale veiligheid

De leden van de VVD-fractie vragen of de bijdrage van € 10 miljoen eenmalig is en of ik bereid ben om flexibele veiligheidsteams ook in te zetten bij de regionale vervoerders en grensoverschrijdende verbindingen.

Agressie tegen personeel van OV-bedrijven en reizigers verdient een stevige aanpak. Reizigers en personeel moeten zich veilig voelen in het openbaar vervoer (OV). Ik werk aan een integrale aanpak van de problematiek van agressie in het OV, samen met de departementen van VenJ en BZK en de OV-partijen. IenM heeft samen met VenJ en BZK, partijen uit de hele OV-keten bijeen gebracht met als gemeenschappelijk doel het samen aanpakken en verbeteren van sociale veiligheid. Een aantal maatregelen die in maart vorig jaar zijn afgesproken tussen Rijk, NS, ProRail en de vakbonden, hebben generieke effecten in de gehele OV-keten. Bijvoorbeeld het versneld in gebruik nemen van de OV-chipkaartpoortjes, meer cameratoezicht op stations waar ook regionale vervoerders rijden en de mogelijkheid voor vervoerders om een reisverbod of stationsverbod op te leggen. De focus van partijen blijft op het gezamenlijk nemen van verdere acties in de uitvoering van deze maatregelen.
In samenhang met de al afgesproken maatregelen zal het Ministerie van IenM samen met het Ministerie van VenJ de komende paar maanden een actieprogramma voor een ketenaanpak van agressie tegen OV-personeel op gaan stellen, in nauw overleg met alle OV-partijen. Doel is het gericht aansluiten van acties en maatregelen op (potentiële) daders. Er vindt op korte termijn een overleg plaats op initiatief van IenM en VenJ met alle vervoerders, decentrale overheden en OV-autoriteiten en vakbonden over een veiligheidsaanpak in het gehele OV.

Naast alle ingezette maatregelen uit het maatregelenpakket van maart 2015, ben ik zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer[1] bereid om eenmalig € 10 miljoen bij te dragen aan extra maatregelen voor sociale veiligheid, met name voor de uitbreiding van flexibele veiligheidsteams bij NS. De bijdrage is ook bedoeld om de verbetering van sociale veiligheid in het OV, breder dan NS, verder aan te jagen. Het precieze pakket van maatregelen wordt nu uitgewerkt maar ik denk bijvoorbeeld aan innovaties die breder toepasbaar zijn in het openbaar vervoer. Een mogelijkheid is het landelijk uitrollen over alle vervoerders van het digitaal afhandelen van bekeuringen met de smartphone (naar aanleiding van de succesvolle pilot bij NS). Een andere uitwerking is toepassing van de zogenoemde «SMS-alert app», zoals eerder is voorgesteld door leden van uw Kamer. Onderdeel van het pakket is ook de inzet van extra bemensing op stations waar de poortjes nog niet in gebruik zijn genomen. Omdat bij deze laatste maatregel veel stations zitten waar meerdere vervoerders rijden, heeft dit naar verwachting een positief effect op de veiligheid van medewerkers en reizigers in het openbaar vervoer in bredere zin.
Met het pakket van maart 2015 en de eenmalige extra bijdrage van € 10 miljoen worden dus vele maatregelen genomen om de sociale veiligheid in het OV te verbeteren. Daarbij is het eveneens van belang dat het regionale openbaar vervoer – bus, tram, metro en regionaal spoor – gedecentraliseerd is. Provincies en OV-autoriteiten zijn concessieverleners voor het regionale openbaar vervoer. Zij zijn samen met de vervoerders primair verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om de sociale veiligheid te verbeteren. In de regionale concessies is sociale veiligheid verankerd en wordt hierop gestuurd. Dit betekent dat de noodzakelijke maatregelen voor regionale OV-concessies, waaronder flexibele veilig-

[1] Kamerstuk 28 642, nr. 72.

heidsteams maar ook andere mogelijke maatregelen, door decentrale overheden en regionale vervoerders uitgevoerd en gefinancierd moeten worden. Er zullen vanuit mijn bijdrage van € 10 miljoen aldus geen flexibele veiligheidsteams bij regionale vervoerders of op regionale grensoverschrijdende verbindingen worden bekostigd.
De antwoorden op de vragen van de leden Tellegen en De Boer[2] over dit onderwerp zijn aan uw Kamer gestuurd (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1872).

De leden van de PVV-fractie vragen om een reactie op de brief van Connexxion d.d. 16 februari 2016 en vragen wie verantwoordelijk is voor de voorstellen die in de brief worden gedaan. In de brief van Connexxion, namens de streekvervoerders, worden de volgende voorstellen gedaan:

- Haal sociale veiligheid uit de concurrentiesfeer. Label geld bij aanbestedingen apart voor de operatie en apart voor sociale veiligheid.
- Maak inzet van flexibele veiligheidteams mogelijk.
- Geef streekvervoerders wettelijk de mogelijkheid voor het tijdelijk inhuren van boa's (buitengewoon opsporingsambtenaar), ook als zij niet op de loonlijst staan van deze vervoerders.

De afgelopen periode is er veel in gang is gezet en heeft het Ministerie van IenM samen met het Ministerie van VenJ en het Ministerie van BZK diverse overleggen gevoerd met stad- en streekvervoerders, vertegenwoordigers van decentrale overheden en het samenwerkingsverband van de 14 decentrale OV- autoriteiten (DOVA). Hierbij is onder andere ook de invulling van sociale veiligheid in de concessie aan streekvervoerders en het voorstel van streekvervoerders om sociale veiligheid uit de concurrentiesfeer te halen besproken. In dit kader is een inventarisatie van acht regionale concessies gedaan waaruit is gebleken dat in het bestek van alle acht sociale veiligheid geen direct onderdeel uitmaakt van het gunningsproces[3]. Indirect kan er een vorm van concurrentie op sociale veiligheid zijn omdat het bij regionale concessies gaat om een aanbestedingsproces waarbij inschrijvers de ruimte krijgen om concessie eisen tegen minimale kosten in te vullen. Deze inventarisatie is besproken met vertegenwoordigers van decentrale overheden, de vervoerders en DOVA. Ik ben van mening dat de discussie over dit specifieke punt primair gevoerd moet worden door decentrale overheden als opdrachtgevende concessieverleners en vervoerders gezamenlijk. Waarbij ik het als de rol van mijn ministerie zie om mogelijke knelpunten bespreekbaar te maken en waar mogelijk op te lossen. Ik vind het belangrijk dat dit thema aanvullend besproken wordt in het brede overleg dat binnenkort gevoerd wordt.

Voor de beantwoording van de vraag wie verantwoordelijk is voor het nemen van maatregelen, waaronder flexibele veiligheidsteams in het regionale openbaar vervoer, verwijs ik naar hetgeen ik hiervoor heb gezegd in reactie op de vragen van de VVD-fractie.

Mede namens de Minister van VenJ kan ik aangeven dat het op dit moment wettelijk niet mogelijk is voor vervoerders om boa's in te huren in dienst van andere werkgevers, uit een zogenoemd ander boa-domein. Het Ministerie van VenJ heeft op 9 februari j.l. een verkennende bijeenkomst georganiseerd over inhuur van boa's waarbij onder andere vertegenwoordigers van OV- bedrijven aanwezig waren. Naar aanleiding van de daar naar voren gebrachte standpunten gaat het Ministerie van VenJ verder in overleg hierover en zal VenJ op korte termijn met een officieel standpunt komen.

---

[2] Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1872.
[3] Inno-V, *Rapportage inventarisatie sociale veiligheid in concessies*, 2015.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de juridische basis van de bijdrage van € 10 miljoen en vragen of gegarandeerd kan worden dat geen sprake is van verboden staatssteun aan NS.
Ik doe deze bijdrage als concessieverlener voor het hoofdrailnet. De extra maatregelen moeten bijdragen aan de veiligheid van zowel de reizigers als het personeel binnen het openbaar vervoer.
De concessie voor het hoofdrailnet bevat bepalingen die mij de mogelijkheid bieden om NS te compenseren voor de uitvoering van dergelijke extra maatregelen. Omdat deze concessiebepalingen in lijn zijn met de PSO-verordening (verordening 1370/2007) is het mogelijk om te compenseren zonder dat er sprake is van ongeoorloofde staatssteun.

De leden van de CDA-fractie vragen of ik de mening deel dat het niet eerlijk is tegenover burgers in de regio dat zij niet profiteren van de veiligheidsmaatregelen ten faveure van NS en wel meebetalen aan de rijksbegroting en of ik bereid om vanuit mijn stelselverantwoordelijkheid in overleg te treden met de decentrale overheden en regionale vervoerders over een verdeling van de € 10 miljoen of om een extra budget beschikbaar te stellen. Zoals aangegeven bij het antwoord op vragen van de VVD-fractie heeft IenM samen met VenJ en BZK partijen uit de hele OV-keten bijeen gebracht met als gemeenschappelijk doel het samen aanpakken en verbeteren van sociale veiligheid. Het pakket van maart 2015 bevat maatregelen met generieke effecten voor de OV-keten. De opgave is om gezamenlijk, vanuit ieders eigen rol en verantwoordelijkheid, knelpunten aan te pakken en maatregelen te nemen. Decentrale overheden zijn, zoals verwoord bij de vraag van de leden van de PVV-fractie, samen met de betreffende vervoerder primair verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om de sociale veiligheid in het decentrale OV te verbeteren. Decentrale overheden ontvangen vanuit de rijksbegroting een bijdrage voor het OV in hun regio. Dit sluit aan bij de regionale maatwerk aanpak die per concessiegebied kan verschillen. De financiering van maatregelen voor regionale OV-concessies zal door decentrale overheden en regionale vervoerders moeten gebeuren.
Voor de beantwoording van de vraag over de verdeling van de € 10 miljoen verwijs ik naar hetgeen ik hiervoor heb gezegd in reactie op vragen van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de bekostiging van de maatregelen die vorig jaar zijn getroffen. De uitvoering van het maatregelenpakket is een gezamenlijke verantwoordelijk van de betrokken partijen. Hierbij is elke partij vanuit zijn rol verantwoordelijk voor de uitvoering van een deel van de maatregelen. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geldt dat, naast de door mij recent ter beschikking gestelde € 10 miljoen, mijn voorganger € 13,3 miljoen ter beschikking gesteld heeft aan ProRail ten behoeve van cameratoezicht op 30 stations, het tijdelijk huren van camera's op 12 stations en een proef met beeldschermen. Voorts worden de benodigde beheer- en onderhoudskosten door IenM bekostigd.

Vervoerplan NS

De leden van de VVD-fractie vragen in welk opzicht een fonds voor de boetes van NS verschilt van de in de vervoerconcessie opgenomen werkwijze waarbij «De geldsom die NS betaalt, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door de concessieverlener bestemd en ingezet wordt voor de reizigers op het hoofdrailnet in lijn met de doelen van de Lange Termijn Spooragenda.»
Het betreft hier een nadere invulling van de werkwijze in de vervoerconcessie. Via een fonds kunnen boetes opgespaard worden, zodat er – indien consumentenorganisaties dat wenselijk achten – mogelijkheden

ontstaan om op een later moment grotere bedragen uit te geven aan nuttige zaken voor de reiziger. Ik maak het bedrag dat in dit fonds zit apart zichtbaar op de begroting.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Kamer inspraak zou moeten hebben in de besteding van dit geld en of dit geld wellicht ook elders in het openbaar vervoer zou kunnen worden ingezet dan alleen ten behoeve van NS. De spelregels in de concessie zijn helder over de besteding aan doelen voor reizigers op het hoofdrailnet, dus niet aan andere doelen of partijen in het openbaar vervoer. Zodra er een besteding gekozen is, zal ik u hierover informeren.

De leden van de CDA-fractie constateren dat tijdens de eerste termijn van het algemeen overleg discussie ontstond over het wel of niet meetellen van uitgevallen ritten in de prestaties van NS. Zij vragen daarom om nogmaals gedetailleerd uiteen te zetten voor zowel de dienstverlening op het hoofdrailnet als op de hogesnelheidslijn-zuid (HSL-Zuid) hoe wordt omgegaan met uitgevallen ritten bij bepaling van de beschikbaarheid en punctualiteit van het NS-vervoer en waar uitgevallen ritten wel of niet meetellen in de totale beschikbaarheid. De vraag daarbij is of de tekst in het rapport van Andersson Elffers Felix[4] wel juist en volledig is.
In de vervoerconcessie met NS en de beheerconcessie met ProRail zijn diverse gezamenlijke maar ook separate prestatie-indicatoren opgenomen. ProRail en NS hebben beiden diverse prestatie-indicatoren die betrekking hebben op punctualiteit. Bij de indicator reizigerspunctualiteit voor het hoofdrailnet (een gezamenlijke indicator van NS en ProRail) geldt dat uitgevallen treinen wel mee tellen. Daarnaast heeft NS een indicator die betrekking heeft op de reizigerspunctualiteit HSL-Zuid, waarbij uitval wel meetelt.
Naast deze indicatoren waarbij uitval wel meetelt, zijn er ook nog indicatoren voor ProRail waarbij uitval niet meetelt. Een voorbeeld daarvan is de in het rapport van Andersson Elffers Felix genoemde indicator van ProRail «Punctualiteit < 3 min HSL producten en ICE»[5].
Overigens moet ProRail door middel van een zogenaamde informatie-indicator wel rapporteren over de uitval van treinen. Het kan dan ook niet zo zijn dat ProRail, dan wel NS, bewust treinen laat vervallen om aan de punctualiteitseisen te voldoen. Zoals ik in de eerste termijn aangaf, zullen we de kpi's nog eens goed tegen het licht houden om te kijken waar het beter kan.

De leden van de CDA-fractie vragen of ik deel dat NS te veel invloed heeft op de beoordeling van haar eigen prestaties. Volgens de CDA-fractie geeft de huidige situatie NS misschien de mogelijkheid om te sturen op de momenten waarop de enquêtes worden uitgevoerd. Daarnaast wordt er gewerkt met gemiddelden, wat ervoor zorgt dat de werkelijke prestatie per lijn niet inzichtelijk wordt gemaakt. Ook wordt door de CDA-fractie gesteld dat NS (een deel van de) de uitgevallen ritten niet mee laat tellen om de prestaties te verbeteren.
NS meet haar eigen prestaties, zowel op het gebied van de procesindicatoren als op het gebied van de klantoordelen. Door audits en benchmarks die in opdracht van het ministerie worden uitgevoerd, wordt geborgd dat deze metingen op een juiste en correcte manier plaatsvinden. Uit meerdere audits is gebleken dat NS op een juiste en correcte wijze enquêtes uitvoert ten behoeve van de meting van klantoordelen. Het is echter niet mogelijk om de klantoordelen per lijn weer te geven, omdat er onvoldoende respondenten op lijnniveau zijn om representatieve

[4] bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 651.
[5] Deze indicator meet de punctualiteit van HSL-producten (waaronder IC Direct, Thalys en ICE).

uitspraken te kunnen doen. Op de site van ProRail[6] wordt wel in toenemende mate inzichtelijk gemaakt wat de prestaties zijn op een specifieke lijn danwel station. Daarnaast moet NS voor vervoercapaciteit en punctualiteit inzichtelijk maken hoe ze presteert op een aantal specifieke lijnen waar uit het verleden is gebleken dat het prestatieniveau verbeterd kan worden.
Zoals ik heb aangegeven in de eerste termijn van het AO Spoor, gaat NS in 2017 aansluiting zoeken bij de OV-Klantenbarometer. Dit zorgt ervoor dat de klantoordelen extern worden gemeten en vergelijkbaar worden met de prestaties van andere vervoerders.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het mogelijk is dat NS 87 stoelen over het hoofd heeft gezien.
Bij de interne overdracht van een dossier binnen HSA Beheer N.V. over de meting van de zitplaatskans in de IC Direct is per abuis geconcludeerd dat de klapstoelen van dat materieel nog niet waren meegeteld. Daarom is de capaciteit in de berekeningsmethodiek met het aantal klapstoelen naar boven aangepast. Bij een interne review van de processen in het najaar van 2015 kwam aan het licht dat de klapstoelen hierdoor in de periode 2013 t/m derde kwartaal van 2015 ten onrechte dubbel zijn geteld. NS heeft mij direct over deze interpretatiefout geïnformeerd en direct beheersmaatregelen getroffen die de betrouwbaarheid van de jaarcijfers moeten borgen. Een van de maatregelen is dat alle prestatie-indicatoren, waaronder Vervoercapaciteit HSL, door de accountant van NS gecontroleerd zijn vóór de publicatie van het jaarverslag van NS.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de telling en controle op zitplaatsgaranties bij het hoofdrailnet en bij andere treinstellen van NS is georganiseerd.
Voor de reguliere (niet-HSL-) treinen geldt dat NS Reizigers het Verkeersleidingsysteem van ProRail gebruikt om te bepalen welk type materieel op een specifiek traject heeft gereden. Per type materieel is aan de hand van Comfortabel/Acceptabel/Vol (CAV)-normen van NS vastgesteld wat het aantal vervoerplaatsen is in de spits. De CAV-normen geven aan welk percentage van de zit- en staanplaatsen mag worden meegenomen bij het vaststellen van het aantal vervoerplaatsen. Het aantal vervoerplaatsen van eerste en tweede klas worden voor de vervoerplaatskans bij elkaar opgeteld. Het aantal reizigers in de trein wordt door de conducteur geteld en gerapporteerd in de Railpocket. Een onafhankelijke controle op de prestatiecijfers heeft plaatsgevonden doordat deze prestatie-indicator onderdeel is van de controle van het jaarverslag door de accountant van NS. Om de betrouwbaarheid van de meting van het aantal reizigers in een trein te verhogen werk ik samen met NS aan het gebruik van check-in/check-out gegevens als databron. Het streven is om hiermee per 2017 te starten.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of ik bereid ben om de punctualiteitscijfers per lijn openbaar te maken, zodat de Kamer kan nagaan hoe de punctualiteit van NS er op detailniveau uitziet.
Zoals hierboven aangegeven zijn de aankomst punctualiteitcijfers per lijn reeds openbaar via de website van ProRail. In de verdere doorontwikkeling van dit prestatie-dashboard zullen de verdere wensen van consumenten, decentrale overheden en andere stakeholders en uw Kamer worden meegenomen om steeds meer informatie over de prestaties op het spoor openbaar te maken.

[6] prestaties.prorail.nl.

De leden van de CDA-fractie vragen of ik de gedachte deel dat de werking en effectiviteit van het three-strikes-out principe verbetert als punctualiteitscijfers per lijn en per 2015 openbaar worden.
Zoals hierboven aangegeven zijn cijfers over de aankomstpunctualiteit per lijn openbaar via de website van ProRail. In de brief over de uitvoering van motie De Boer c.s. over het three-strikes-out-systeem[7], is aangegeven dat toepassing hiervan gericht is op het drie keer niet halen van een bodemwaarde voor dezelfde prestatie-indicator. De prestatie-indicatoren zien in de meeste gevallen op de prestaties voor de hele concessie. Er zijn twee prestatie-indicatoren waarbij NS specifiek wordt beoordeeld op de tien slechtst presterende lijnen voor reizigerspunctualiteit en vervoercapaciteit. Er zijn geen prestatie-indicatoren voor alle afzonderlijke lijnen, omdat dit leidt tot micromanagement en verlies aan sturing op netwerkoptimalisatie.

De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag hoe de prestaties van NS waren voor 2015.
Hiervoor verwijs ik naar de website van NS[8] en naar de Jaarverantwoording die ik binnenkort aan uw Kamer doe toekomen. Op de website van NS is informatie te vinden over de prestaties in 2014 en 2015, zowel voor de prestatie- als informatie-indicatoren. De Jaarverantwoording blikt voor de prestatie-indicatoren terug op de prestaties in de afgelopen vier jaar.

De leden van de CDA-fractie geven aan tijdens de eerste termijn vernomen te hebben dat er beperkingen zijn voor het langer in gebruik houden van de Mat'64-treinstellen, vanwege onder meer beperkte capaciteit bij het onderhoudsbedrijf van NS en de training van personeel. Deze leden vragen of door NS of door mij gezocht is naar het beleggen van onderhoud of trainingen bij een andere partij dan de vaste leverancier van NS.
In antwoorden op eerdere Kamervragen[9] heb ik u laten weten dat NS de Mat'64 om verschillende redenen met ingang van dienstregeling 2016 niet langer planmatig inzet en per 1 april definitief uit dienst neemt. NS houdt tot 1 april een beperkt aantal treinstellen achter om in te zetten bij calamiteiten. Training van personeel vormt geen knelpunt voor het langer in dienst houden van de Mat'64. Ook de capaciteit bij het onderhoudsbedrijf is niet doorslaggevend. Primair geldt dat de door NS gehanteerde revisietermijnen van de laatste treinstellen aflopen, waardoor de veiligheid in het geding komt.
Ik steun de afweging die NS maakt en ben van mening dat NS met het aangekondigde maatregelenpakket voor 2016 alles uit de kast haalt om de drukte in treinen en reizigershinder te beperken. In het voorjaar zal ik de voortgang en effecten van deze maatregelen laten reviewen.

Het lid Houwers vraagt of ik bereid ben om met NS in overleg te treden om te onderzoeken of het huidige verschil in tariefprijs voor reizen in de spits en reizen in de daluren vergroot kan worden om zo de drukte in de spits te verminderen.
Gericht op een betere benutting van het spoorsysteem en een betere capaciteitsbenutting door de reiziger mag NS – conform de huidige vervoerconcessie, binnen bepaalde kaders en onder bepaalde randvoorwaarden (zie artikel 55 van de concessie) – de tarieven verder differentiëren naar spits en dal. NS kan hiertoe een onderzoek starten en, na advies van de consumentenorganisaties, een voorstel doen aan de concessieverlener. Zodra NS een dergelijk onderzoek start en mij een

[7] Kamerstuk 29 984, nr. 585.
[8] www.ns.nl/over-ns/corporate-governance/transparant-over-prestaties.html.
[9] Aanhangsel Handelingen 2015/16, nrs. 1020 en 1021.

voorstel doet, zal ik met NS in overleg treden. Overigens voert NS ook op dit moment een actief prijsbeleid dat er op gericht is om reizen buiten de spits aantrekkelijk te maken. Zo hebben momenteel meer dan 1,5 miljoen reizigers een abonnement dat 40% korting geeft tijdens daluren. Daarnaast worden ook incidentele reizigers door middel van specifieke kortingsacties gestimuleerd om buiten de spits te reizen.

Actieplan fietsparkeren bij stations

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben rekening te houden met innovatieve vormen van mobiliteit bij verbeteringen in de deur-tot-deurverbinding. Ik ben van mening dat het inderdaad van belang is innovatieve ontwikkelingen mee te nemen bij verbeteringen in de deur-tot-deurreis en ook bij het zoeken naar oplossingen voor het fietsparkeerprobleem. Zoals de leden van de VVD opmerken, is in de uitgangspunten voor het Actieplan Fietsparkeren bij Stations aangekondigd dat de rijksoverheid na het opheffen van de tekorten vanaf 2020 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de aanleg van fietsenstallingen overlaat aan de decentrale overheden. Uit de evaluatie blijkt echter dat de tekorten in 2020 nog niet weggewerkt zullen zijn en dat de decentrale overheden met name op complexe locaties het financiële plaatje voor de structurele kosten niet rond krijgen. Zij hebben een beroep op mij gedaan nog langer betrokken te blijven. Zoals ik heb aangegeven in het algemeen overleg met uw Kamer op 2 februari jl. wil ik graag meedenken over oplossingen. Dit is onderwerp van gesprek tijdens het al geplande bestuurlijk overleg in maart naar aanleiding van de conclusies uit het evaluatierapport. Ik informeer uw Kamer hierover na het overleg.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar afspraken over de invulling van artikel 29 (fiets en P+R) van de hoofdrailnetconcessie. Het streven is tijdens het bestuurlijk overleg nadere invulling te geven aan de verantwoordelijkheden van alle betrokken, dus ook die van NS, en vervolgens tot afspraken daarover te komen. Die afspraken zouden ook moeten gaan over de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen alle partijen en de dekking van de kosten van aanleg beheer, onderhoud en handhaving, en de kosten voor exploitatie.

De leden van de ChristenUnie vragen ook of ik het met hen eens ben dat er een verdeelsleutel nodig is tussen partijen voor de kosten. In het geplande bestuurlijk overleg komt de verdeling van kosten aan de orde. Ik informeer uw Kamer hierover na het overleg.

De leden van de ChristenUnie bepleiten snel helderheid over de businesscases voor de stallingen bij verschillende grote stations, die voor de zomer afgerond moeten zijn. Tevens vragen zij een toezegging dat de provincies bij de gesprekken worden betrokken. Ik ben het met deze leden eens dat snel duidelijkheid gewenst is om vertraging te voorkomen en ik zal de provincies betrekken bij het bestuurlijk overleg.

Het lid Houwers vraagt of ik uiteen kan zetten wat mijn aanpak en inzet wordt om het dreigende tekort aan fietsparkeerplaatsen tegen te gaan. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief[10] aan uw Kamer, wil ik eerst overleggen met de bestuurlijke partners om te komen tot een gezamenlijk standpunt. Het bestuurlijk overleg is gepland in maart. Daarna zal ik uw Kamer informeren.

[10] Kamerstuk 29 984, nr. 642.

HSL-Zuid

De leden van de VVD-fractie vragen of ik in de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra[11] terugkom op de punctualiteit en het vervoersaanbod op de HSL-Zuid. Dat klopt. Tegelijk met de kabinetsreactie op de aanbevelingen over het vervoersaanbod, wil ik ingaan op de verbetermaatregelen en doelstellingen voor de betrouwbaarheid van de dienstverlening van de IC Direct. Daarbij beantwoord ik ook de vragen van het lid De Boer (VVD) over de prestaties van de IC Direct (ingezonden 6 januari 2016). Dit mede naar aanleiding van de jaarverantwoording over de prestaties in 2015, die ik de Kamer eveneens dan zal toezenden.

De leden van de PVV-fractie vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de betonrot welke is geconstateerd bij de Betuwelijn en de HSL-Zuid.
Het brede onderzoek naar de betonkwaliteit van de HSL is bij ProRail in voorbereiding. In de Voortgangsrapportage HSL-Zuid 38 zal uw Kamer worden geïnformeerd over de start en de verwachte doorlooptijd van het brede HSL-onderzoek. De resultaten van het onderzoek naar de betonkwaliteit van twee objecten op de Betuweroute zullen dit voorjaar beschikbaar komen waarna ik uw Kamer zal informeren.

De leden van de CDA-fractie verwijzen naar een bericht van NS waarin wordt aangegeven dat NS de verwijtbare uitval van IC Direct-treinen voor het einde van dit jaar wil halveren en dat vóór de zomer een eerste verbetering merkbaar moet zijn voor reizigers. Deze leden vragen of het mogelijk is om die termijn te versnellen. Ik ben nog met NS in gesprek over de aangekondigde verbetermaatregelen, de doelstellingen en de timing van de verwachte resultaten daarvan. Bij de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire Enquête Fyra kom ik daar op terug.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het besluit over de rijtijd van de IC Brussel (voorheen Beneluxtrein) nog op tijd komt voor het dienstregelingsvoorstel dat nu voor advies voorligt bij het LOCOV en dringen aan op spoedige besluitvorming over een alternatief dat wel snel is. Zij vragen ook wanneer op zijn vroegst een snelle IC Brussel kan rijden die in Nederland over de HSL-Zuid rijdt en wanneer ik samen met de vervoerders uiterlijk moet beslissen om deze ingangsdatum te kunnen halen. De besluitvorming over de rijtijd van de IC Brussel in 2017 zal op tijd plaatsvinden. Ideeën voor een andere invulling van de IC Brussel zullen worden meegenomen bij de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten voor behoud van een intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda en vragen of ik in dat kader bereid ben om varianten te onderzoeken, waarbij bestaande intercitytreinen vanuit Den Haag of Utrecht via Rotterdam en Dordrecht worden doorgetrokken naar Breda. Zij vragen ook naar de stand van zaken van de gesprekken en of er op tijd een besluit komt voor een vloeiende overgang bij de start van dienstregeling 2017. In de afgelopen maanden zijn diverse varianten onderzocht op logistieke inpasbaarheid, attractiviteit voor de reiziger en exploitatiekosten. Daaruit is naar voren gekomen dat een doorgaande IC-verbinding niet te realiseren is zonder de voordelen van het HSL-aanbod voor grote groepen reizigers teniet te doen. Een Intercityverbinding 1 x per uur tussen Dordrecht en Breda is logistiek maakbaar, al zijn daar substantiële kosten aan verbonden. Gezien de gevolgen van het Fyra-alternatief voor de regio, ben ik bereid om deze

[11] Kamerstuk 33 678, nr. 11.

verbinding voor een periode van 2 jaar te realiseren. In de komende 2 jaar blijf ik met NS en met de regionale partners zoeken naar logistieke en financiële ruimte voor een meer structurele oplossing in de toekomst. Dit mede naar aanleiding van de motie[12] van uw Kamer.

Meerjarenprogramma Geluidsanering

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de bewoners in Oost-Nederland maatregelen tegemoet kunnen zien uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Naar aanleiding van deze vragen zal ik toelichten welke stappen gezet worden voor het MJPG, waarbij ik specifiek in ga op de geluidsanering in Oost Nederland. Daarbij kom ik tegelijkertijd mijn toezegging na uit het AO Spoor van 17 februari 2016 om schriftelijk terug te komen op de vragen van het lid van Tongeren (GroenLinks) over gevelisolatie in Rheden.

Het MJPG maakt nu saneringsplannen voor alle locaties in heel het land waar objecten (meestal woningen) staan die te veel geluidsbelasting ondervinden van de rijkswegen en hoofdspoorwegen. Daar worden ook de woningen bij betrokken die onder het oude saneringsprogramma onder de Wet Geluidhinder vielen, maar nog niet zijn afgehandeld. Deze «oude» sanering werd verzorgd door Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) en de gemeenten waren destijds bevoegd gezag. Dit is aan de orde in plaatsen in Oost Nederland, zoals Velp, Rheden en Dieren.

Zoals ik de Kamer heb gemeld[13] worden alle saneringsplannen in het kader van het MJPG integraal geprioriteerd in 2018. Die methode wordt nu uitgewerkt en daar informeer ik de Kamer dit voorjaar over. Vanuit de prioritering zal op zijn vroegst in 2018 duidelijk worden welke saneringsmaatregelen in Oost Nederland kunnen worden uitgevoerd. Dat geldt dus ook voor Rheden.

Als het budget ontoereikend is en (een deel van de) maatregelen uit de saneringsplannen zoals bijvoorbeeld geluidschermen niet kunnen worden uitgevoerd, dan zal in elk geval gevelisolatie plaatsvinden. Dit omdat in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat de geluidnorm voor de binnenwaarde -in het huis dus- moet worden gerealiseerd.

Voor de realisatie stelt ProRail een planning op, opdat deze op meest efficiënte wijze kan worden uitgevoerd. In de uiteindelijke planning zal ik de aanpak van geluidsoverlast langs de omleidingsroutes vanwege het derde spoor Duitsland zoveel mogelijk naar voren halen[14].

Het is goed om hierbij het volgende op te merken:
- Bij wet is vastgesteld dat ProRail voor eind 2020 de saneringsplannen moet hebben ingediend bij het ministerie. De planning van het MJPG is niet gewijzigd door deze prioritering.
- Vanwege de genoemde omleidingen is er overigens weinig extra verkeer over de route door Oost Nederland; het aantal omgeleidde treinen vanwege de Betuweroute is hier nog beperkt.
- Als er tot gevelisolatie wordt overgegaan zal het MJPG zich baseren op bestaande wet- en regelgeving, waarin voor wat betreft de binnenwaarde enkele niveaus zijn aangegeven, mede bepaald door het moment van ingebruikname van het spoor (art 11.2 Wm).

---

[12] Kamerstuk 34 300 A, nr. 51.
[13] brief van 20 november 2015 over Meerjarenprogramma Geluidsanering, Kamerstuk 32 252, nr. 56.
[14] cf. brief Betuweroute / Derde spoor 29 april 2015, Kamerstuk 29 984, nr. 601.

- Wat betreft de plaatsen langs het traject Arnhem-Zutphen kan dan vanwege het MJPG worden uitgegaan van 41 dB als binnenwaarde, omdat die spoorweg voor 1987 in gebruik is genomen.
- In het beheerplan van ProRail wordt ook gesproken over het aanleggen van raildempers, bij eventuele overschrijdingen van de geluidproductieplafonds door de genoemde omleidingen. Bij Rheden (en de Steeg) is dit echter niet aan de orde. Voor deze plaatsen worden maatregelen dus conform het MJPG uitgevoerd. Dat kunnen meer of andere maatregelen zijn dan raildempers. Dat zal pas op zijn vroegst in 2018 duidelijk zijn.
- Er is eerder al opgemerkt dat het nu niet mogelijk is andere middelen aan te wenden voor het treffen van maatregelen van het MJPG, dan het budget dat daar nu voor is afgesproken in het kader van het MIRT. In het AO van 19 november 2015 kwam hierover in relatie tot Oost Nederland al een vraag met betrekking tot de eventuele aanwending van de zogenaamde NaNOV-gelden. Er is toen aangegeven dat deze gelden volledig zijn belegd, waaronder een bedrag van € 13 miljoen voor Rheden. Met Rheden zijn afspraken gemaakt over doelmatige besteding van deze middelen, namelijk voor overwegbeveiliging. Deze afspraken staan in de contacten met Rheden niet ter discussie. Inzet van NaNOV-gelden voor geluidssanering is niet mogelijk.

Overig

De leden van de VVD-fractie willen graag weten wanneer de Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop en het tijdstip waarop de taakstelling uit 2011 inzake het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt uitgevoerd en gehaald. Zoals ik tijdens de eerste termijn van het AO Spoor heb aangegeven, zal ik de Tweede Kamer eind augustus informeren over de uitkomsten van de externe validatie van het potentiële budgettekort bij PHS en de besparingsmaatregelen die worden genomen om dit tekort te voorkomen. Aangezien het grootste deel van het potentiële tekort wordt veroorzaakt door de nog niet ingepaste taakstelling zal via de te nemen besparingsmaatregelen invulling worden gegeven aan de taakstelling.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben om te kijken naar een verhoging van de voltage op het elektriciteitsnet naar 3.000 volt.
NS en ProRail hebben een MKBA opgesteld inzake de tractieverhoging naar 3.000 volt. Het verhogen van het tractiesysteem naar 3kV kan volgens NS en ProRail mogelijk bijdragen aan het verhogen van de betrouwbaarheid en de capaciteit. Ik bestudeer nu de MKBA die in concept aan mijn ministerie is aangeboden. Deze MKBA wordt getoetst zodat beoordeeld kan worden of 3kV op termijn een doelmatige, toekomstvaste investering kan zijn. Vervolgens kan worden bepaald of en welke volgende stap gezet kan worden.

De leden van de PVV-fractie vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot het Theemswegtracé en de geluidwerende maatregelen.
Het Theemswegtracé wordt momenteel uitgewerkt in het (ontwerp)Tracébesluit. Onderdeel van deze fase is het opstellen van een milieueffectrapport (projectMER). Het wel of niet nemen van geluidwerende maatregelen wordt in het akoestisch onderzoek behorende bij het (ontwerp)Tracébesluit gemotiveerd op basis van wettelijke normen en doelmatigheid. Ik verwacht dat rond de zomer het ontwerptracébesluit ter visie gelegd kan worden.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de nieuwe strategie van NS.

Ik verwijs u hiervoor naar de brief d.d. 18 februari 2016[15], die de Minister van Financiën mede namens mij aan uw Kamer heeft gestuurd. Daarnaast zal uw Kamer binnenkort een brief ontvangen over het moment en de wijze waarop de Kamer wordt geïnformeerd over de strategie van NS en de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra (conform het verzoek van uw Kamer tijdens de regeling van werkzaamheden d.d. 1 maart 2016).

De leden van de CDA-fractie vragen naar de wijze waarop reisinformatie nu belegd is bij NS en de gevolgen die dat heeft voor de regionale vervoerders en de reisinformatie voor hun reizigers.
Voorheen waren de activiteiten op het gebied van reisinfo verdeeld tussen NS en ProRail; dat leverde soms misverstanden op. Om de reisinformatie te verbeteren, zijn alle activiteiten vanaf november 2012 bij NS belegd. Om te voorkomen dat NS hierdoor in een bevoordeelde positie zou komen ten opzichte van de regionale vervoerders, zijn de publieke reisinfo-taken binnen het commerciële NS Reizigers belegd bij het Dienstencentrum Reisinformatie (DCRI), een speciaal daartoe ingerichte organisatie binnen NS Reizigers. Daarbij zijn diverse maatregelen getroffen om non-discriminatoir werken zeker te stellen. Dit alles is gebeurd in goed overleg met de andere vervoerders en met de ACM. De ACM ziet op de gang van zaken toe. Ik ken geen signalen van een vervoerder of een andere partij dat dit niet goed zou lopen.

[15] Kamerstuk 28 165, nr. 238.